



Hansa 1100 Coupé (2005-08-27)

1. Dacia Spring kommer till Sverige
2. Här är nya Jensen Interceptor
3. Här är Elisen där du sitter i mitten
4. Handskakningen höll i 26 år
5. Hyundai Staria Electric
6. Elsparkcykel lika snabb som MC
7. BMW 507
8. Hansa 1100
9. Stanguellini 1100 Sport
10. Grattis Renault Floride
11. Framtida klassiker
12. Varför heter bilmärkena som de gör



1. Dacia Spring kommer till Sverige med fokus på prispress

Av chefredaktör & ansvarig utgivare Christoffer Gullin

8 september 2026

4 min läsning

Dacia Spring har sålt i över 210 000 exemplar i Europa sedan 2021, men har aldrig funnits i Sverige eftersom den inte ansetts klara det nordiska klimatet. Nu kommer en helt ny generation, byggd på samma plattform som nya Renault Twingo, som ska klara svenska vintrar. Det enda som följer med från tidigare Spring är namnet, allt annat är nytt. Här är min första titt på nya Dacia Spring.



FILM: <https://youtu.be/h4kGTMxVF1k>

Nya Spring byggs på Renault Group-plattformen RGEV, samma som Twingo, och tillverkas i Slovenien precis som sin syskonmodell. Twingo kommer i två utföranden i Sverige, men till Spring tar Dacia bara det lägre av de två, vilket gör att specifikationerna inte riktigt matchar den Twingo vi känner till sedan tidigare.

Just den låga prislappen är hela poängen med Spring, det är och förblir en prispressad elbil, och det märks i valet av teknik och material. Frågan är om det märks för mycket, eller om Dacia lyckats hålla nere priset utan att det känns som en genväg.



3,85 meter lång för Dacia Spring till en av de mindre bilarna på marknaden

Samma teknik som Twingo, fast i sin enklaste form

Spring blir framhjulsdreven med en motor på 60 kW (80 hästkrafter) och ett 27,5 kWh LFP-batteri, vilket ger en WLTP-räckvidd på 250 kilometer. Det är modesta siffror även i sitt segment, men rimliga för en bil som i grunden ska vara en billig andrabil eller pendlingsbil snarare än en långresenär.

Laddningen sker på 11 kW AC eller 50 kW DC, där 10 till 80 procent ska ta omkring 30 minuter. Bilen har också Vehicle to Load, om än inget Vehicle to Grid, vilket är bättre utrustat än väntat för prissegmentet. Det är sällan man ser V2L på bilar i den här prisklassen.





Det är inte stort men det är tillräckligt

Ett ljustrick som sparar pengar, och ett bagage som slår sin storlek

Bakljusen döljer ett billigt men smart knep: ljuskällan sitter bara högst upp och reflekteras nedåt, vilket från håll eller i rätt vinkel får det att se ut som ett helt, böjt ljusband trots att bara den övre delen faktiskt lyser. Samma trick återkommer fram vid strålkastarna. Stora stötfångare har designats in i bilen för att klara av mindre smällen som kan uppstå på de små gatorna i Europas huvudstäder.

Bagaget rymmer desto mer än man kan tro, 337 liter med ett 50/50-delat ryggstöd, och eftersom bilen är framhjulsdreven har golvet kunnat läggas lågt redan från start. Det går också att lyfta golvet för att få tillgång till ytterligare 10-15 centimeter lastutrymme. Fäller man ner baksätet blir det hela 1 283 liter, rejält för en bil som bara är 3,85 meter lång, och det finns dessutom en liten frunk på 18 liter, perfekt för laddkabeln.'

Fronten har fått en rejäl uppgradering i samma veva. Gamla Spring var en aning töntig i utseendet kan jag tycka, medan den nya lyckas mycket bättre, med ett uttryck Dacia själva beskriver som mer äventyrligt. Ett intressant ordval för en bil som i grunden är en stadsbil.

Enkel interiör, men med Renault-lösningar man känner igen

Precis som i andra Renault-modeller finns en fysisk knapp för att stänga av ljud- och stödssystem, en detalj många efterfrågat i bilar som annars tjar på med varningsljud. Det är gott om plast, väntat för en prispressad bil, men Dacia har lyckats arbeta med plasten för att få en intressant struktur på flera delar och lekfulla ikoner är lånade från Twingo för att ge interiören lite karaktär trots budgeten.

Klimatkontrollerna är stora och fysiska, det finns två USB-C-uttag, och en "power"-knapp startar bilen. Bakom ratten sitter spakar på klassiskt Renault-manér, men inga växlingspaddlar, hur regenereringen justeras framgår ej men troligtvis via skärmen.



Det är inte mycket plats här bak, rimligt ändå för dess storlek

Apropå skärm, föraren får en 7-tumsskärm och i mitten sitter en 10-tumsskärm för infotainment som kör Renaults eget operativsystem snarare än Google Automotive, den funktionen är reserverad för Twingo. Apple Carplay och Android Auto finns dock med, och skärmen går att stänga av med en fysisk knapp om den stör. Ratten har en skön form, och reglagen påminner om de nya knapparna i Volkswagens transportbilar. Framsätena känns tillräckliga för en pendlarresa på några mil, även om de knappast är de mest bekväma jag suttit i.

Trångt i baksätet, men en rolig detalj följer med från Twingo

Med förarsätet inställt efter egen körposition, jag är 180 centimeter, är det ont om benutrymme i baksätet. Det räcker fint för barn eller en bilbarnstol, men som vuxen är det svårt att komma runt att det är trångt. Takhöjden är bättre, ungefär en och en halv fingers marginal för mig, så det är benutrymmet snarare än huvudutrymmet som sätter gränsen här.

Det finns varken armstöd eller USB-C-uttag där bak, Dacia har tydligt prioriterat annat. En rolig detalj som ändå följt med från Twingo är att bakrutan går att öppna på glänt för luft, en enkel lösning som känns omtänksam i en bil där det mesta annars är strippat till det nödvändigaste.

Pris och lansering väntar till våren

Svenska priser finns inte ännu, men i Europa väntas den svenska specifikationen kosta strax under 20 000 euro, vilket skulle göra Spring till en av de billigaste elbilarna på den svenska marknaden när den väl kommer. Försäljningen i Europa startar kring årsskiftet i Europa medan vi i Sverige får vänta till framåt våren.



Vilka vred, man blir ju genast lycklig

Faktaruta: Dacia Spring

Grundpris	Ej fastställt (ca 20 000 € i Europa)
Drivlina	Framhjulsdraft
Motoreffekt	60 kW (80 hk)
Batteri	27,5 kWh (LFP)
Räckvidd (WLTP)	250 km
Laddning	11 kW AC / 50 kW DC (10–80 % ca 30 min)
Bagage	337 liter (1 283 liter fällt) + 18 liter frunk
Mått	3,85 meter lång
Sittplatser	5



Christoffer Gullin



2. Här är nya Jensen Interceptor

Av Bobby Green

2026-09-07 kl 17:00

Kommer både för gata och bana



FILM: <https://youtu.be/zqi5t1xvfL8>

I våras skrev vi att det var en ny Jensen Interceptor på väg och nu är den presenterad. Det handlar om banracern Interceptor GTX som ska fungera som en test och utvecklingsbil inför lanseringen av Interceptor GT och Interceptor GTR som båda är tänkta för gatan.

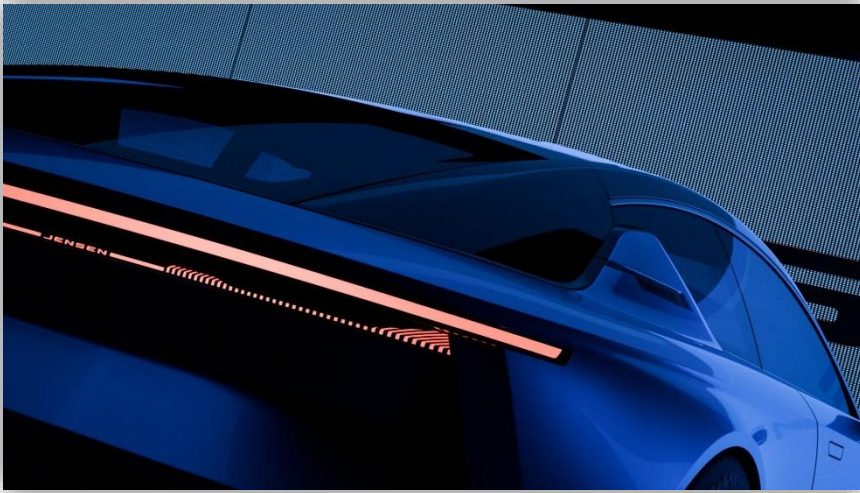
GTX är helt ny från grunden men motorn har man lånat från General Motors. Det är en V8:a på 6,8 liter med kompressor som ger hela 973 hästar, men den ska palla upp till 1217 hästar och över 1491 newtonmeter om man vill ha mer. Kraften skickas till bakhjulen genom en sexpetad sekventiell växellåda som är placerad där bak. Gatbilarna kommer att erbjudas med automatisk eller sexpetad manuell låda, fyra sittplatser och fyra dörrar. Karossen är handformad i aluminium och även chassiet är i detta material. Den feta vingen ska tillsammans med splittern fram, diffusorn bak och det platta golvet ge mer än 350 kilo i marktryck.

När bilarna man kan köpa ska lanseras och vad de då kommer att kosta återstår att se.

jensen.ltd



Bobby Green



**Ny bil med inspiration från Jensen Interceptor på väg
Ska ha analog körupplevelse**



**Jensen Interceptor får uppföljare
Visas i Genève**



**Jensen Interceptor återupplivas
Får tillägget R**



3, Här är Elisen där du sitter i mitten och kör

Av Bobby Green fre. 4 sep 2026, 18:00

Restmodden nu klar för produktion



FILM: <https://youtu.be/PubvImMv9kk>

För ett år sedan skrev vi om Analogue Automotive som hade en restomoddad version av första generationen Lotus Elise på gång. Det som gjorde den speciell förutom väldigt låg vikt var att det bara fanns plats för en person och att föraren var placerad i mitten. Nu är det brittiska företaget redo att börja tillverka bilen till de som är sugna, och som är villiga att betala 350 000 pund för åket.

Bilen som har fått en kaross i kolfiber väger in på under 600 kilo och den trimmade Rover-fyran som nu är på 1,9 liter ger strax över 250 hästar. Drivningen sker på bakhjulen och motorn är kopplad till en tätstegad fempetad manuell växellåda. Fram sitter keramiska bromsskivor som mäter 300 millimeter. AC är tillval, precis som en hardtop i kolfiber. Endast 35 exemplar kommer att bli till och det går bra att lägga en beställning nu.

analogueautomotive.co.uk



Bobby Green



Lotus Elise där föraren sitter i mitten
Restomod som väger nätta 600 kilo

4. Handskakningen höll i 26 år...

Av Emil Karlsson

Publicerad: 17 aug. 2026 Uppdaterad: 17 aug. 2026

...men Lambo-affären sprack på grund av priset



Den Lamborghini Countach som auktionerades ut av RM Sothebys har en hjärtskärande historia i bagaget.

Vissa bilar får enormt stora emotionella värden. Kanske var det ens första bil, eller bilen som troget kuskade runt en på en fantastiskt lång roadtrip? Det kanske handlar om ett arv, eller bara en modell man fastnat lite extra för – vad bakgrunden än är, så svider det lite extra att behöva skiljas när man blivit så där fäst.

För samlaren **Bill Su** gällde det en Lamborghini Countach LP400 S från 1979. Bilen var ett exceptionellt exemplar, med endast 1 600 kilometer på mätaren och i ett så gott originalskick att den i dag räknas som en av de bäst bevarade Countach-bilarna i världen, enligt [franska italien-romantiska tidningen ItalPassion](#).

Bill ville inte bara hitta den köpare som betalade bäst. Han ville framför allt hitta någon som förstod värdet i att bevara bilen. Efter flera samtal föll valet på den kanadensiske samlaren **Fred Phillips**.

För att stilla det emotionella kliet kom de båda överens om att Bill skulle få förtur om den nya ägaren någonsin ville sälja bilen.

Prisökningen: 2500 procent

Kanske inte helt oväntat så steg priset på Bills gamla Lamborghini med tiden. Och när Fred, efter att noggrant ha skött om Countachen i 26 år, blev sugen på att sälja gick samtalet som överenskommet först till den tidigare ägaren.

Prislappen blev sorgligt nog för tung för Bill att bära: Värderingsexperter menade att priset borde ligga omkring 2,2–2,6 miljoner dollar (motsvarande cirka 20–24 miljoner kronor), uppgifter från den franska tidningen säger att det handlar om en prisökning på 2500 procent jämfört med vad den såldes för 1999.

För originalägaren blev det därmed ingen återförening med bilen han hade älskat under 90-talet. Istället lämnades bilen hos CURATED, en amerikansk bilspecialist som auktionerade ut den (och några andra dyrgripar) via [RM Sothebys](#) under Monterey Car Week, som avslutades nu i helgen.

Den slutliga prislappen? Omkring 22,4 miljoner kronor.

Läs mer:



Sålde Ferrari för 35 miljoner – så kan du hitta en framtida klassiker



Världens mest hatade Ferrari? Såldes ändå för 40 miljoner



5. Hyundai Staria Electric överraskar – får längre räckvidd än utlovat

Av Andreas Bergsman, testredaktör M3, 6 sep. 2026

Hyundai Staria Electric närmar sig lansering i Europa. Nu är de första priserna klara samtidigt som räckvidden fastställts till 430 kilometer.



När Staria Electric **presenterades i januari** angav Hyundai en preliminär räckvidd på upp till 400 kilometer. Nu är den officiella WLTP-räckvidden fastställd till 430 kilometer. Batteriet är på 84 kWh och framhjulen drivs av en elmotor på 218 hästkrafter.





Nu har även orderböckerna öppnat i Tyskland. Billigast är den niositsiga Staria Electric Trend för 57 450 euro. Den erbjuds även i dyrare versioner, där toppmodellen Calligraphy byter nio sittplatser mot sju och två större fåtöljer på andra raden.

800-voltssystemet gör att laddning från 10 till 80 procent ska klaras på omkring 20 minuter. Trots nio sittplatser finns 1 303 liter bagageutrymme bakom tredje sätesraden och bilen får dra upp till två ton.

Staria Electric är aktuell även för Sverige, men något svenskt pris eller exakt datum för säljstart har ännu inte presenterats.



Andreas är testredaktör för M3 och bevakar främst områden som ljud, smarta hemmet och motor. Han brinner för ny teknik och testar ständigt nya hörlurar, högtalare, städrobotar och luftrenare. Förutom när han är ute på vägarna och testar en ny elbil.

6. Föräldrar friade i domstol: Elsparkcykel lika snabb som MC

Av Kevin Neemé 7 september 2026, 08:49

Föräldrarna åtalades efter att polisen stoppat deras minderåriga son. Hans elsparkcykel gick lika fort som en lätt motorcykel. Deras förklaring i rätten gjorde att de frikändes.



Sonen var ledig från skolan och skulle bara ta sig hem till en kompis. I stället slutade färden med ett polisingripande och en rättsprocess mot hans föräldrar. När polisen kontrollerade elsparkcykeln kom avslöjades att det var långt ifrån lagligt. Fordonet var så kraftigt att det juridiskt räknades som en lätt motorcykel. För att köra det ute i trafiken krävdes både rätt ålder och körkort – något pojken saknade.

Föräldrarna var på jobbet och fick veta vad som hade hänt först när polisen ringde. Trots det åtalades båda för tillåtande av olovlig körning, rapporterar [Värnamo Nyheter](#). Åklagaren ansåg att föräldrarna åtminstone av oaktsamhet hade låtit sonen köra elsparkcykeln. Men deras egen berättelse såg helt annorlunda ut. De förnekade brott och uppgav att sonen endast hade fått använda fordonet hemma på tomten. Han hade dessutom uttryckligen förbjudits att köra utanför tomten eller använda elsparkcykeln när föräldrarna inte var hemma.

Jönköpings tingsrätt slår fast att föräldrarna måste ha förstått att sonen inte fick köra fordonet ute i trafiken. Ändå räckte det inte för att döma dem. Den avgörande frågan var om de verkligen hade tillåtit färden. Där ansåg domstolen att åklagaren inte hade lagt fram tillräckliga bevis. Sonen bedömdes också vara tillräckligt gammal och mogen för att föräldrarna skulle kunna förvänta sig att han följde deras regler. Föräldrarna kunde därför inte hållas ansvariga för beslutet och friades helt.

Gränsen för en vanlig elsparkcykel är hård. Den får inte kunna köras snabbare än 20 kilometer i timmen och motors kontinuerliga effekt får vara högst 250 watt. Överskrids gränserna kan fordonet i stället räknas som moped eller motorcykel, med krav på bland annat körkort, ålder, försäkring och registrering. Men utgången kan bli en helt annan om föräldern faktiskt har godkänt körningen. [Tidigare i år dömdes en mamma](#) i Skåne sedan hon låtit sin son använda en för snabb elsparkcykel.

LÄS MER:



Okända lagarna – då får du böter på elsparkcykel



Farliga fällan med elsparkcyklar: "Inte lagliga"



Så kan ditt barns elspark trimmas i smyg med en app



Elsarkcykel-olyckor chockökar – barn struntar i lagen



Nya trenden kan ge dagsböter och indraget körkort



Mamma åtalad för 12-åringars elspark – kan förlora körkort



MM ACTION

7. BMW 507 Veteran elbil till barn

12v m/Lithium,Gummidäck, 2.4G



PRIS: 2639 kr



8. Hansa 1100: rätt bil, fel tid?

Av Jon Pressnell 20 feb 2026



Hansa 1100 låg långt före i matchen.

Den hade en vattenkyld 1093cc aluminium-boxermotor. Den hade framhjulsdraft. Den hade kuggstuggstyrning och en helt synkroniserad växellåda.

Som jämförelse hade en **Ford Taunus 12M** – med bakhjulsdraft, förstås – en sidoventil radmotor, en treväxlad växellåda och styrning med snäcka.

"Att ha framhjulsdraft och en boxerfyra bakre i slutet av 1950-talet var något speciellt," säger ägaren Jacques Paquereau om sin **Hansa** 1100 från säsongen 1959, som tros vara den enda överlevande i Frankrike.

Redan 1957, när den lanserades som Goliath 1100, verkar den måttligt stora tyska sedanen definitivt ha haft en nästan oemotståndlig specifikation.

Det skulle ju dröja till 1961 innan **Lancia** lanserade sin framhjulsdrivna boxermotor **Flavia**. Det skulle sedan dröja ytterligare fem år innan **Subaru** antog samma konfiguration.

Om du går runt Jacques bil kan du inte låta bli att tänka att den ser lite sliten och gammaldags ut för 1959, året då Pininfarinas skarpa nya utseende började dyka upp i Europa.

Ändå är den tillräckligt glasartad, kupén är rymlig och det finns ett enormt bagageutrymme, med bränsletanken skickligt lindad runt reservhjulet.



Hansa 1100:s kupé är rymlig fram, med en målad plastinstrumentpanel

Interiören, i tvåfärgad vinyl med grå prickiga tygsäten, är inte en dålig plats att vara på. Du sitter lågt, bakom ett stort vitt hjul, vänd mot krämfärgade urtavlor med svarta bokstäver och gulddetaljer – allt väldigt 1950-talstyskland.

Den diagonalt delade framryggen är en genomtänkt funktion och den kvalitativa kullagerullarna för skjutarna säkerställer att sätet lätt kan fällas fram och tillbaka.

Å andra sidan finns det sparsamma brister – ingen tripmeter, hylla eller förvaringsfickor – och en viss grovhet i hur karosdelar, som bagageluckan, är konstruerade.

Hansen kör dock bra. Den 40 hk boxerdrivna boxermotorn är svår vid låga varv, men den jämnar ut sig och du kan glida glatt, om än lite högljutt, i 80–100 km/h.

Motorn levererar tillräckligt med vridmoment för att du ska kunna hålla dig till de högre utväxlingarna, och växlingen är tillfredsställande njutbart.

Kopplad till en snygg koppling har den instrumentbrädmanövrerade spaken en enkel och väloljad rörelse, med precis lagom fängdreg.

Styrningen använder en högt monterad kuggstång med långa reläaxlar och två tygled.

Den imponerar lika mycket, är både flytande och precist och har ingen förlorad rörelse, men blir aldrig tung; Utan tvekan håller den helaluminiummotorn massan i fronten lägre än den annars skulle vara.

Bromsarna har däremot medelväg vid gaspedalen och stannar bilen effektivt.

Fram finns en tvärgående bladfjäder som bildar överarmarna och breda nedre wishbones tillsammans med långslagsstötdämpare.

Bak hittar du en stel axel på bladfjädrar med vinklade teleskoper. Chassibeteendet är den blandade kompott man kan förvänta sig, men det är definitivt ingen skam.



Hansa 1100:s front liknar dess större, Borgward-märkta syskon Isabella

Vidhäftningen verkar bra, men till priset av en hel del lutning i kurvor: skjut Hansan genom en rondell så rullar den garanterat.

En generellt mild och underdämpad åktur blir livlig på ojämna vägar, till den grad att det blir turbulent rastlöst.

Vem kan dock säga att de nuvarande dämparna – Simca 1100 bak och Aronde-motorer bak – kanske inte är de bästa för jobbet?

Åtminstone har Hansa ordentliga teleskoper i båda ändar, vilket är mer än vad man kan säga om många brittiska modeller från samma period.

Jacques, som köpte bilen för dess avlägsna tekniska släktskap med sin framhjulsdrevena boxermotor Hotchkiss-Grégoire, sammanfattar Hansa kortfattat: "Det är en bil som för-tjänade lite mer uppmärksamhet.

"Den är lite enkel i hur den är gjord. Det är en blandning av det goda och det mindre bra. Det är inte fantastiskt, men det har karaktär."

Det berör kärnan i frågan: samtidigt som den utvecklades var 1100 på vissa sätt amatör-mässig och föråldrad – och det säger mycket om dess industrihistoria.

Huvudpoängen här är att färre än 43 000 exemplar av de 1100 producerades under ungefär fem modellår – i genomsnitt bara 8 500 per år.

Lägg till dess tvåtaktsförfäder, med drygt 44 000 byggda på sex år, och du kommer till 87.000 bilar, eller ett årligt genomsnitt på färre än 8000 fordon.

Under tiden producerade Ford Tyskland omkring 435 000 Taunus 12M under perioden 1952–62, vilket motsvarar ett årligt genomsnitt på 39 500 bilar.



*Hansas kombination av boxermotor och framhjulsdraft föregick
Lancias Flavia med fyra år och Citroën GS och Alfasud med mer än ett decennium*

Man behöver inte vara statistiskt geni för att inse att när det gällde att ge av sina pengar, gjorde tyskarna ett rejält motstånd mot Hansans påstådda lockelser.

Allt hade blivit helt logiskt när Carl Borgward presenterade Hansans föregångare, Goliath GP700, i mars 1950.

Framdriven och med en tvärställd tvåcylindrig enhet överbryggade 688cc Goliath smidigt gapet mellan hans **Lloyd** runaround och mellanstora **Borgward Hansa** 1500.

Med sin rymliga, pontonformade enhetskaross var det i grunden en moderniserad **DKW**, vilket inte var någon större överraskning eftersom Goliaths boss var en före detta DKW-man.

Det enda problemet var att den 24 hk vertikala twin-motorn inte riktigt klarade av att dra en bil som var märkbart tyngre än en **Volkswagen Bubbla** – och dessutom betydligt dyrare.

I ett banbrytande drag erbjöds bränsleinsprutning 1953, tillsammans med en helt sykromisk växellåda; den förgasarmatade bilen fortsatte, med en ökning till 25,5 hk jämfört med den injicerade GP700E:s 29 hästkrafter.

Ett bättre svar kom med ankomsten 1955 av 886cc GP900, som utvecklade 40 hästkrafter i insprutad GP900E-form.

De två 900:orna – och den icke-injicerade GP700 – fortsatte fram till februari 1957, då de ersattes av den platta fyran Goliath GP1100.

Karossen var till stor del oförändrad, förutom en ny helbred frontgrill, men som kompensation hade den förbättrats över åren jämfört med originalet.

Faktum är att med det större bakrutan som introducerades 1953 och de fenliknande bakljusten och den mer kantiga vindrutan som kom 1955, hade den slutat likna en junior **Borgward Isabella**.



Hansa 1100 klarar sig väl på vägarna

Med sin moderna fyrtaktsmotor var detta en bil som troligen skulle hamna på tyska inköpslistor, eller så hoppades Borgward, även om den angivna effekten inte var högre än den insprutade 900cc tvåtaktaren.

Under 1957 blev en dubbelförgasare tillgänglig och försäljningen ökade – med strax under 15 000 GP1100 byggda under 17 månader.

Men på en blomstrande tysk marknad var det fortfarande hönsfoder. Detta relativa misslyckande förklarades för de uppenbara kopplingarna till den gamla tvåtaktsmodellen, en imagedvärderande koppling till Goliats utilitaristiska trehjuliga leveransbilar och – inte minst – utseenden som då ansågs vara tråkiga.

Därför ommärktes bilarna till Hansa 1100 för 1959 och fick ytterligare en omdesign, med en trappstegskromad sidolist och integrerade bakfenor. Men allt var förgäves. På modellåret 1959 tillverkades endast 11 176 Hansas.

Vid det laget hade Borgward andra saker att ta itu med. Han hade blivit skrämmd av den skarpt designade DKW 600-prototypen, som presenterades på bilsalongen i Frankfurt 1957 inför produktionen 1959 som Junior.

På mindre än två år hade han snabbt släppt en större Lloyd på marknaden, för att konkurrera med DKW. 900cc Arabella åtföljdes av en massiv investering i nya produktionsanläggningar.

Men Hansa fortsatte, med ny instrumentpanel samt djupare fram- och bokrutor för 1960, tillsammans med en reviderad interiör, bredare spårvidd och modifierade topplock på standardmotorn med 40 hk.



Hansa 1100:s snygga fångst för kvartljusen

Tillverkningen pågick fram till Borgwards kollaps 1961, vid vilken tidpunkt ytterligare cirka 16 500 hade tillverkats.

Det är dock ganska troligt att produktionen översteg efterfrågan, och att många av de senare vagnarna anslöt sig till de osålda Arabella-bilarna som fyllde fälten runt Borgwards fabrik i Bremen.

Vad hade gått fel? Det troliga svaret är oundvikligen sammanflätat med förklaringar till varför Borgward-imperiet till slut kraschade och brann upp.

Carl Borgward erbjöd ett enormt utbud av fordon, från Lloyds upp till tunga lastbilar, men i verkligheten såldes endast de små Lloyd och Isabella i hyfsade mängder.

Att tillverka så många orelaterade modeller i antal som aldrig var tillräckliga för att amortera produktionskostnaderna var en långsam väg mot ekonomisk förbränning. Att röka en fet cigarr och prata stort gör dig inte till en framgång.

När Borgward introducerade Lloyd 1950 uppfyllde den ett marknadsbehov när ett krigshärjat Tyskland byggde upp sig självt.

Denna sektor fortsatte att vara viktig, och tyskarna bytte från motorcyklar till billiga bilar under decenniets gång.

Samtidigt, högre upp, öppnades en marknad för en sedan av **sub-Mercedes-kvalitet** som skulle tilltala de nyblivna toppcheferna i det tyska ekonomiska undret.

Denna sektor hade inte existerat vid tiden för Hansa 1500 och 1800, som därför inte sålde väl.

Mellan Lloyd och Isabella fanns en marknad, men den tillgodosågs av **Ford** och **Opel**, som byggde medelstora, medelprisbilar för mellersta Tyskland.

Tvåtaktsmodellen Goliath och de senare boxermotorerna erbjöd för lite, för ungefär samma pris.



Hansa 1100 har ett stort bagageutrymme; Utsläppet för det enkla, enkelhudade locket sitter bakom baksätet

År 1955 kostade en 1,5-liters **Opel** Olympia Rekord 6 150 DM, knappt mer än vad DM5750 krävde en Goliath 900E; Framåt till 1958 och Borgward bad DM6805 om Hansa 1100 Luxus när en 1700cc **Ford Taunus 17M DL**, med sin eleganta falskamerikanska design, kostade bara DM385 mer.

Goliath och Hansa var bilar man tänkbart kunde byta upp till från en Lloyd, trots deras höga priser.

Men först måste man ha nått den ekonomiska positionen – och kanske hade inte tillräckligt många tyskar nått den punkten i slutet av 1950-talet, än mindre tidigare.

Jag skulle hävda att den tyska marknaden bara var redo för den typ av bil som Goliath representerade omkring 1960.

Man kan hävda att Borgward hade erkänt detta med Arabella, vilket i princip var vad en moderniserad Hansa 1100 kunde ha varit.

Tyvärr sålde den inte. Otillräckligt utvecklad, överprissad, läckte som en sil och hade växellådsproblem. Dess största prestation, förutom att förlora pengar för firman, var att få Hansa att se ut som en uppvärmd relik från 1950.

Man kan hävda att Borgward hade haft större förutsättningar om han inte brydde sig om Goliath/Hansa och istället fokuserat på en allt bättre och slutligen omdesignad Lloyd, innan han lanserade en sorterad Arabella i slutet av decenniet.

Istället lät han Lloyd och Isabella åldras utan att bli ersatta och introducerade envis den illa utvecklade Arabella, precis när han investerade tungt i det barocka monstret P100-sedanen.

Han förtjänade att gå åt skogen eftersom han inte tillverkade tillräckligt många bilar folk ville ha, när de ville ha dem och till ett pris de var villiga att betala.

Hansa 1100 var en del av denna fräcka industriella bild. Och det är synd.

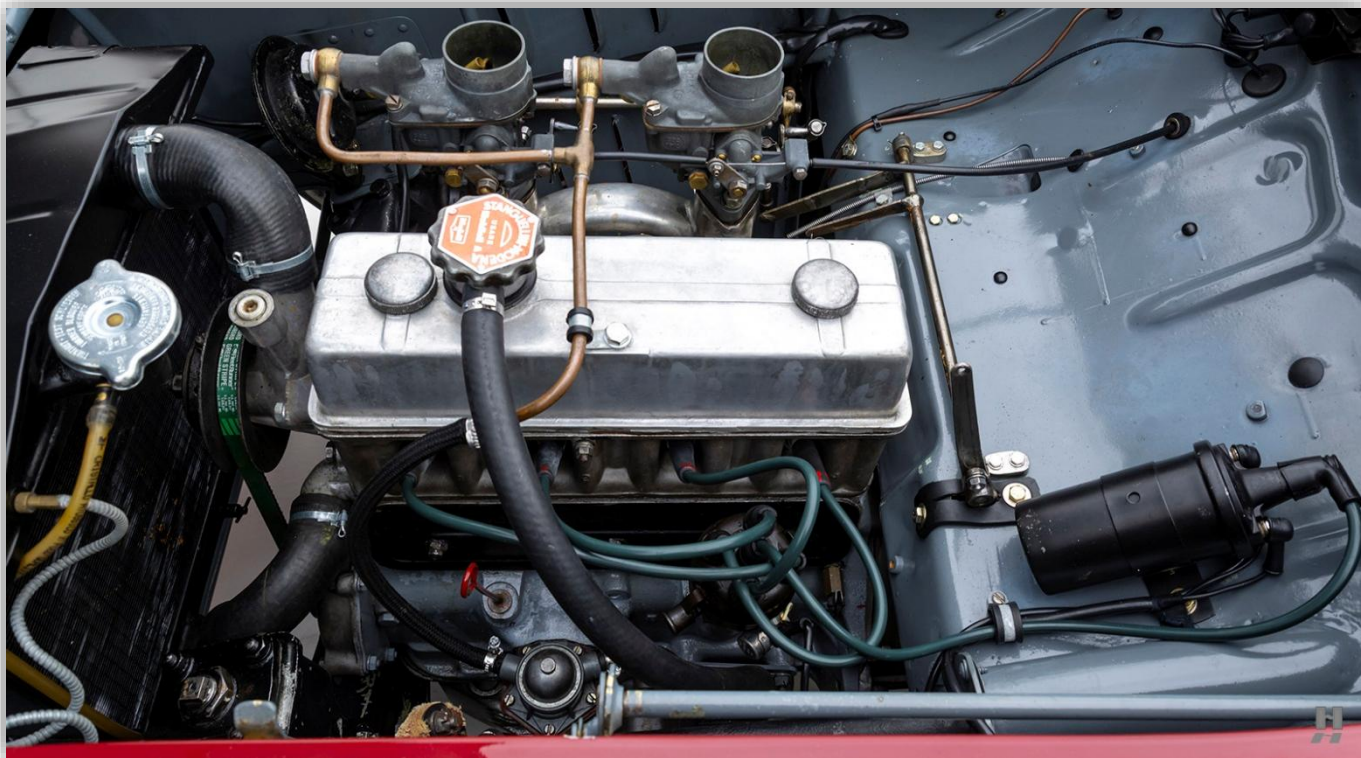
9. Stanguellini 1100 Sport 1951



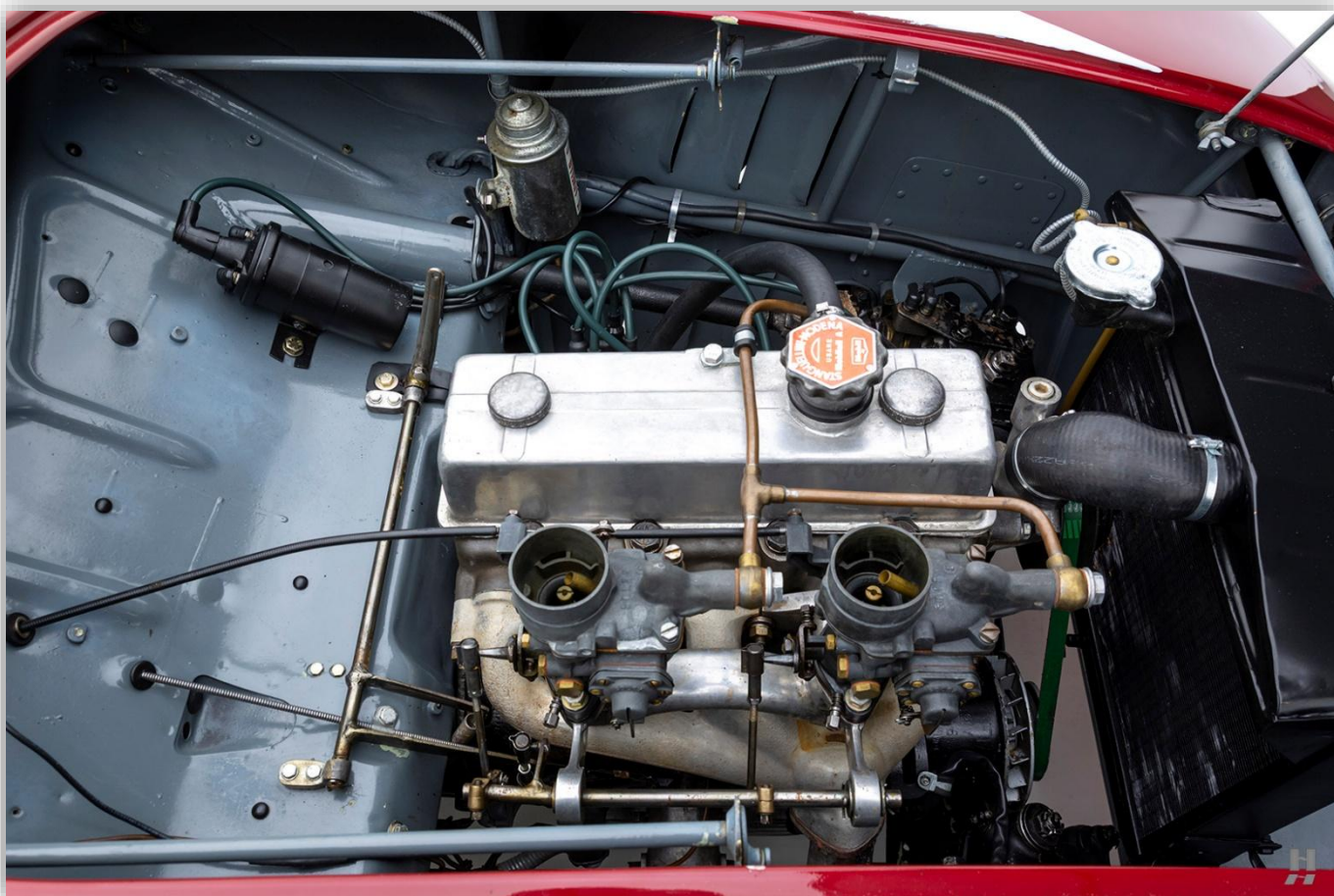
- Tidigare ägt av familjen Stanguellini och museet i Modena
- Attraktiv barchetta-kaross inspirerad av Italiens gyllene era för sportbilsracing
- Nyrenoverad Fiat 1100 fyrcylindrig motor från Dominick Euro Car Repair i White Plains, NY
- Copperstate 1000-veteran med bevisad touringförmåga och vägvänor

Få namn är mer förknippade med Italiens tradition av små displacement än Stanguellini. Företaget grundades i Modena av Francesco Stanguellini och fick ett avundsvärt rykte under åren efter andra världskriget genom att producera lätta tävlingsbilar som konsekvent överträffade större och kraftfullare konkurrenter. Genom att dra nytta av Fiats mekaniska komponenter som noggrant utvecklats och förfinats blev Stanguellinis skapelser dominerande krafter i klasser från sportbilsracing till Formel Junior, vilket etablerade märket som en av Italiens mest respekterade oberoende konstruktörer.





Här erbjuds en charmig Stanguellini 1100 Sport, chassi *350407*, som tidigare förvärfades direkt från familjen Stanguellini och museet i Modena av dess nuvarande ägare omkring 2010. Enligt tillgänglig information tros bilen ha börjat som coupé innan den restaurerades och byggdes om av familjen Stanguellini till sin nuvarande sportiga konfiguration. Ytterligare forskning om bilens tidiga historia pågår, även om man tror att den deltog i tidsenliga tävlingar på Sicilien innan den så småningom återgick till familjen Stanguellini.





Oavsett sin tidiga historia förkroppsligar bilen idag allt som entusiaster beundrar hos efterkrigstidens italienska sportracerbilar. Den kompakta barchetta-karossen har flödande pontonskärmar, en dramatisk oval grill, cykelliknande vindrutor och vackert balanserade proportioner som speglar Modenas gyllene era med estetiska känsla. Karossen är djupt röd, framstår attraktiv och har den målmedvetna karaktär som förväntas av en maskin byggd för livlig körning snarare än statisk uppvisning.

Kraften kommer från en nyrenoverad Fiat 1100 fyrcylindrig motor, färdigställd för två år sedan av Dominick Euro Car Repair i White Plains, New York. Den livliga drivkraften ger gott om prestanda för det lätta chassit, medan bilens kompakta dimensioner och minimala vikt bidrar till en engagerande och responsiv körupplevelse. Som många Stanguellinis ligger fokus inte på ren hastighet utan snarare på momentum, balans och belönande vägmanér.

Viktigt är att denna Stanguellini har visat sina förmågor på vägen. Bilen är en veteran från Colorado Grand, ett av Nordamerikas främsta vintage-touringevenemang, där den genomförde krävande bergsleder och långdistansetapper tillsammans med några av världens mest betydelsefulla sportbilar. Deltagandet i sådana evenemang säger inte bara något om bilens mekaniska skicklighet utan också om dess lämplighet som en aktiv förarbil.

Genom att kombinera direkt ägarhistoria från familjen Stanguellini, attraktiv barchetta-kaross, fräscha mekaniska delar och beprövad touringkapacitet, erbjuder denna härliga 1100 Sport en möjlighet att uppleva ett av Italiens mest charmiga och engagerande efterkrigssportmärken. Lätt, responsiv och full av karaktär, är den fortfarande precis den typ av maskin som Stanguellini byggde sitt rykte på.



10. Grattis Renault Floride!

Av Carl Legelius

Publicerad 14 september 2009

I dag har Ida namnsdag men enligt Klassikerkalendern firar vi också Floride, Renault Floride.



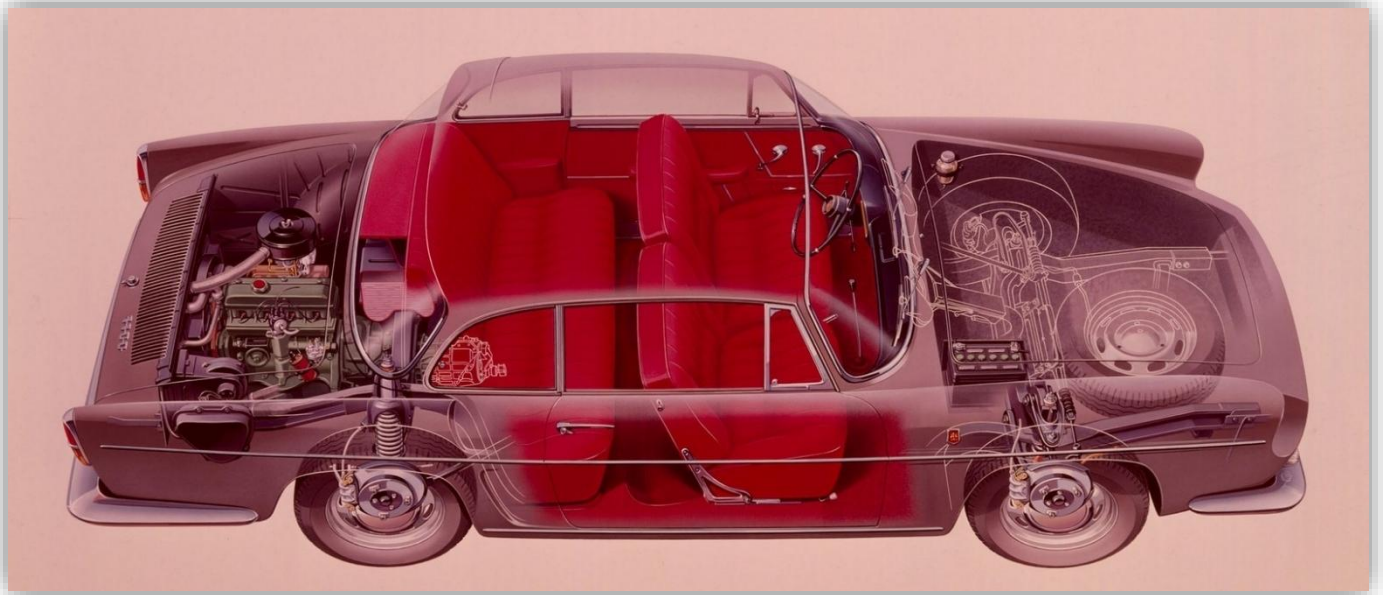
Renault Floride var ett svar på den framgångsrika Volkswagen Karmann-Ghia. Idén väcktes bland återförsäljarna i USA, nog kunde man framställa en ekonomisk, flärdfull och lite sportig modell på befintlig Renault-teknik?

Den kundgrupp man främst tänkte sig var kvinnor.

Ghia som tidigare varit med i framtagandet av Renault Dauphine engagerades i projektet även om det redan existerade skisser gjorda av de egna formgivarna, skisser som på ett tidigt stadium naglade fast modellens specifika drag, den grillbefriade och tvära fronten, pressningen i sidorna och diskreta fenor.

I designprocessen involverades även Virgil Exner Jr – son till "the" Virgil Exner. För att krångla till det hela kom det bli Frua som byggde den första prototypen efter Ghias ritningar, en rent politisk manöver av Ghia som vid samma tidpunkt hade Volvo som nybliven kund och som även stod bakom huvudkonkurrenten VW, med Karmann-Ghia.

Men till slut blev det en bil: Floride. Det var först efter att Frua i ren ilska över utebliven betalning och en allmän tystnad både från Renault och uppdragsgivaren Ghia på eget bevåg visade prototyperna officiellt på Parissalongen under namnet Floride. 8 000 order trillade in. När sedan tricket upprepades i USA kom ytterligare 13 000 order. Nu gick det inte att backa. Floride tillverkades under tre år, 1957-61.

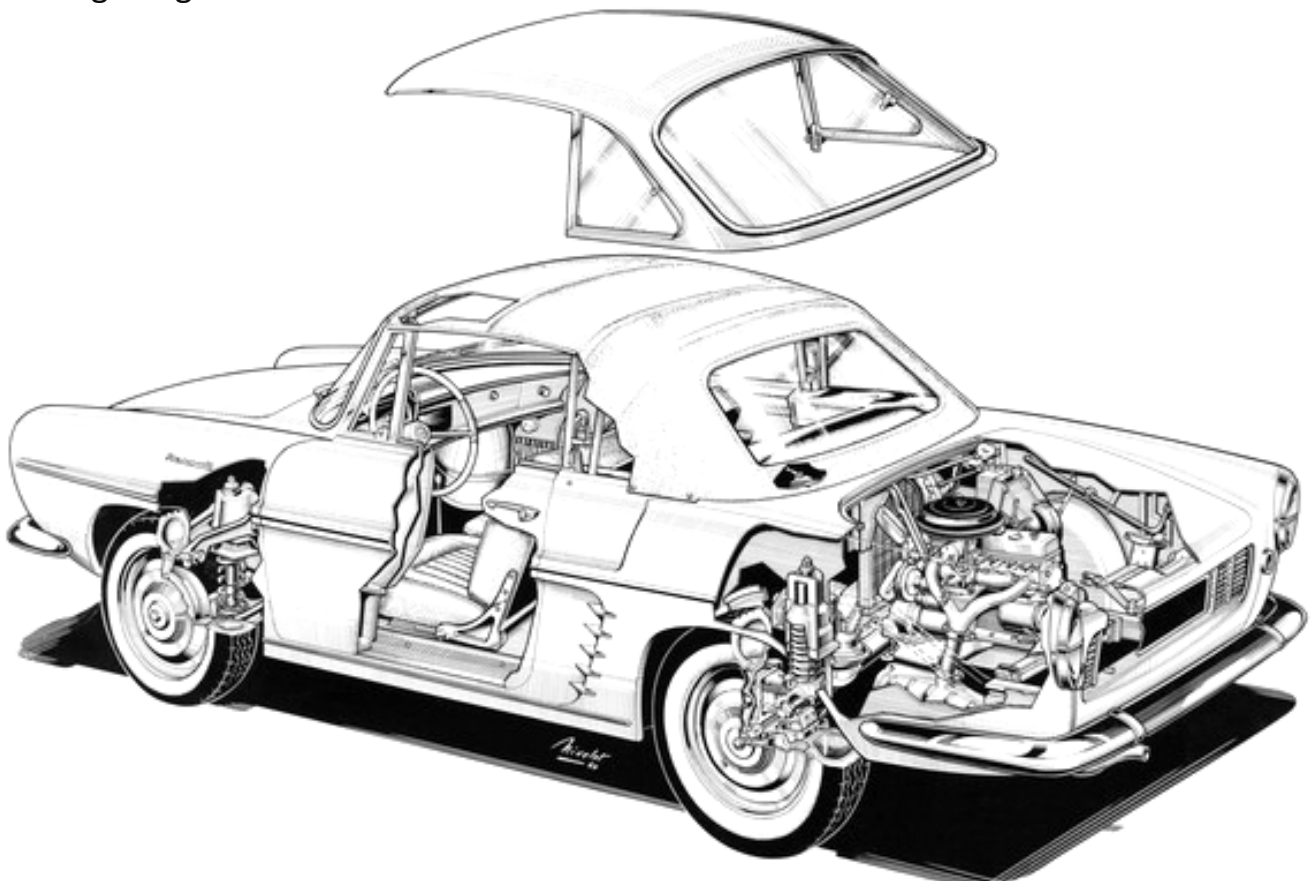


Form och format tilltalade publiken. Men Floride byggde på den snabbt åldrande Dauphine och nu när biltypen var etablerad hos Renault gällde det att inte tappa greppet om kunderna.

Dessutom stagnerade den amerikanska marknaden när köpare från andra stater än Florida tyckte det sög att köra omkring med en bil det stod en annan stats namn än den egna.

Därför beslutade man att utveckla en ny "kvinnobil" på bas av nya Renault 8, vilket innebar effektivare motor (med femlagrad vevaxel), ett block i aluminium och modernare hjulupphängningar. Frua satte igång på nytt. Den nya vagnen, kallad Caravelle, var om inte en karbonkopia av Floride så näst intill. Sent 1962 stängdes produktionen av Floride ner och "nya" Caravelle tog över gunsten om att bli en "kvinnobil".

Floride gick i graven.



11. Framtida klassiker

Audi TT var en tongivande trendsättare med lång väntetid

Publicerad 2026-09-06 6:30

Text Joakim Bergqvist

Alla skulle ha en TT när Audi presenterat den fräcka konceptbilen. Men ganska snart fick märket dra i nödbromsen.



En orolig ägare gör sitt yttersta för att öka marktrycket över bakhjulen på sin spoilerlösa Audi TT Coupé.

Det nya seklet närmade sig med stormsteg. De hippaste arbetade med IT och allt fler oroade sig för millenniebuggen. Solglasögon med blått glas ansågs fortfarande snyggt, färgglada skal till mobiltelefonen var inne och uttrycket "det ligger i pipen" tufft.

De ballaste av de alla hade precis lagt en beställning på en bilmodell med en årslång väntetid. Trots att den byggde på samma bottenplatta som en heltråkig halvkombimodell tycktes intresset vara gränslöst. Alla skulle ha en Audi TT!

Redan våren 1994 hade ett litet team vid Volkswagen Group Design Center i Kalifornien börjat arbeta på modellen och på Frankfurtsalongen 1995 visades resultatet upp.

Den låga tvådörrarskarossen såg ut att vara ritad med enbart passare för överallt fanns hel- eller halvcirkelformade linjer. Namnet TT var en hyllning till Tourist Trophy-loppet där den forna Auto Union-kollegan NSU tävlat med sina tvåhjulingar. Även senare bilmodellen Prinz hade funnits i en vässad TT-variant.



*Basebollstygnen gick även att få i Coupé-modellen.
Mobiltelefonhållare i aluminium var ett måste för TT-ägaren.*

Om 20 000 köpare anmälde sitt intresse skulle konceptbilen bli verklighet och så blev också fallet i september 1998. Bortsett från att ett par rutor tillkommit bakom dörrarna var karossen nästintill identisk med konceptbilen. Reaktionen blev om möjligt ännu större och beställningar strömmade in.

TT hade en tvärställd motor, närmare bestämt Volkswagen-gruppens legendariska turbomatade fyra på 1,8-liter med fem ventiler per cylinder. Instegsmodellen bjöd på framhjulsdift och 180 hk. Som tillval fanns fyrhjulsdift från svenska Haldex och detta var tillsammans med en sexväxlad låda standard på 225-hästarsvarianten.

Året efteråt tillkom Roadster som saknade baksäte men det kompenserades av två rejäla – givetvis runda – störtbågar. Samtidigt tillkom en 150-hästarsmotor.

Ingenting såg ut att kunna stoppa TT men ganska snart började ägare tappa kontrollen över sina nyförvärv. Den strömlinjeformade karossen och det lätt överstyrda chassit ledde till flera uppmärksammade höghastighetsolyckor på Autobahn.

Audi drog i nödbromsen och erbjöd ägarna en uppdatering av chassit, montering av ett antisladdsystem och en spoilerläpp på bakluckan. Kunderna fick i värsta fall lämna ifrån sig sina bilar i månader men modellens popularitet kvarstod ändå.

Till modellår 2003 tillkom ett litet ansiktslyft och samtidigt blev VR6-motorn från Golf R32 tillgänglig i TT. Den 250 hästkrafter starka saken bjöd på en fantastisk repertoar och första generationen av dubbelkopplingslådan DSG. Under 2005 tillkom en lättad specialversionen kallad Sport och de mindre motorerna fick 163 respektive 190 hästar.

Audi TT må ha förlorat lite av sin forna status men det är bara en tidsfråga innan den åter tillhör millenniumskiftets hippaste.

Audi TT Coupé & Roadster 1999–2006

- **Målbild:** En tidig Coupé med 225 hästkrafter som aldrig fått bakspoilern monterad.
- **Funkar också:** En Roadster 3,2 quattro med basebollstygn.
- **Missa inte:** Den lättade specialmodellen Sport med skalstolar från Recaro och hårdtrimmad fyra!

12. Varför heter bilmärkena som de gör?



Mer bil än privatperson

Toyota behövde ett namn på sin nya lyxbilsserie. Men vad skulle den heta? En varumärkesexpert föreslog Alexis. Toyotas annonsavdelning tyckte dock att det mer lät som en person än en bil och vred och vrängde på det. Resultatet blev Lexus.

